

NSZZ

# SOLIDARNOŚĆ

nr 05 (183)  
maj 2022 r.

# W PEELKA

BIULETYN INFORMACYJNY SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ  
PRZY KRAJOWEJ SEKCJI KOLEJARZY NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

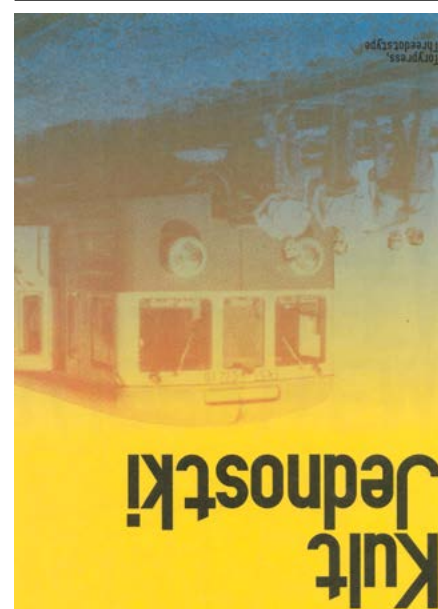
## JEST PODWYŻKA

SZIK NSZZ „Solidarność” od początku bieżącego roku w różny sposób zabiegała o wzrost wynagrodzeń dla pracowników PLK. Były to pisma, postulat dialogu społecznego, rozmowy i przekonywanie do swojego stanowiska, omawianie sprawy na obradach Rady Nadzorczej PLK, spotkania z kluczowymi związkami zawodowymi. Kilkutygodniowe negocjacje z przedstawicielami Spółki przyniosły w końcu efekt: 2 czerwca 2022 r. prezes Zarządu PLK, Ireneusz Merchel podpisał porozumienie wdrażające wzrost wynagrodzenia zasadniczego o 520 zł średnio na pracownika od 1 lipca br. Informacja **na stronie 5**.



Fot. Archiwum SZIK.

Marznący deszcz. Ostry, przenikliwy wiatr. Podejście utrudniał rozmiękły śnieg. W takich warunkach 4 maja 2022 r. grupa związkowców NSZZ „Solidarność” szturmowała kopułę szczytową Kasprowego Wierchu. Zwieńczeniem wydarzenia było pamiątkowe zdjęcie. „Zdobywcy” pokazali charakter. Nieco więcej **na stronie 7**.



„Kult jednostki” do góry nogami to nie błąd organizatorów spotkania z autorami książki – D. Błaszczkiem, T. Czechowiczem, M. Janusem i M. Misiakiem. W życiu kultowej jednostki ten epizod dopisało życie, a zaprezentowana tak okładka nawiązywała do wydarzeń na Ukrainie. O książce **na stronie 9**.

# Z PRAC RADY NADZORCZEJ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

26 maja 2022

Majowe posiedzenie Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej Rada) odbyło się w Centrali Spółki. Zostało poprzedzone spotkaniem Komitetu Audytu, który m.in. monitoruje sprawozdawczość finansową, badanie sprawozdań finansowych Spółki i Grupy Kapitałowej PLK (dalej Grupy) oraz audyty wewnętrzne PLK. Obrady rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad i protokołu z posiedzenia 19 kwietnia br.

## Sprawozdania finansowe

Rada omówiła i przyjęła dokumenty związane ze sprawozdawczością Spółki i Grupy za 2021 r. (rok obrotowy zakończył się 31 grudnia 2021). Ważne było spotkanie z firmą audytorską, która zajmowała się badaniem ich finansów. Firma wyraziła swoją rekomendację i nie wniosła żadnych zastrzeżeń, uznając badane sprawozdania za przygotowane zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz oddające rzetelny obraz sytuacji.

Wśród dokumentów, które uzyskały pozytywną ocenę Rady były: sprawozdania finansowe Spółki i Zarządu z działalności PLK oraz skonsolidowane sprawozdanie finansowe z działalności Grupy. Wśród przyjętych dokumentów było sprawozdanie z działalności Rady. W głosowaniu tajnym przyjmowano także absolutorium dla poszczególnych członków Zarządu z wykonywania przez nich obowiązków w ubiegłym roku oraz rozliczono wykonanie celów Zarządu za 2021 r.

## Wyniki finansowe

Rada stale monitoruje wyniki ekonomiczno-finansowe w PLK. Przyjęła informację Zarządu dotyczącą wyników Spółki za okres styczeń – kwiecień 2022 r. Wynika z niej, że PLK realizują przychody z udostępniania linii kolejowych przewoźnikom zgodnie z planem rzeczowo-finansowym. Pozytywne jest to, że większość przewoźników notuje większą pracę eksploatacyjną i przewozy, co ma przełożyć się na przychody PLK. Dotyczy to i ruchu pasażerskiego, i towarowego.

## Spółki zależne

Spółki zależne tworzące Grupę Kapitałową PLK dwukrotnie były przedmiotem dyskusji Rady: przy sprawozdaniu z działalności Grupy i omawianiu jej wyników finansowych. Ubiegłoroczne wy-

niki czterech spółek (Dolkom Wrocław, PPM-T Gdańsk, PNUK Kraków, DOM Poznań) były większe niż przyjęte plany, a jednocześnie rekordowo wysokie w porównaniu do lat poprzednich. Zostały osiągnięte w robotach utrzymaniowych i inwestycyjnych. Warto przypomnieć o zadaniach spółek związanych z właściwym i terminowym wykorzystaniem środków finansowych z ich dokapitalizowania (środki budżetowe przekazane PLK przez Ministerstwo Infrastruktury, a następnie czterem spółkom na ich rozwój). Analizując wyniki pierwszego kwartału 2022 r. (szczególnie w porównaniu z IV kwartałem 2021) wyraźnie widać tzw. sezonowość prac w budownictwie kolejowym. Wyniki ujemne w I kwartale są wkalkulowane w specyfikę działalności spółek naprawczych (każdy następny miesiąc to wzrost liczby i wartości faktur przychodowych budujących wynik).

## Projekt ustawy

Rada przyjęła informację Zarządu w sprawie przeniesienia własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi z PKP S.A. (w formie Zorganizowanej Części Przedsiębiorstwa – ZCP) do PLK. Zespoły robocze pracują nad aktualizacją porozumienia określającego działki, które mają być objęte aportem oraz ich wyceną. Przekazywane są decyzje uwłaszczeniowe na rzecz PKP S.A. dla działek objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ulik). Działania administracyjne dotyczą ok. 1900 działek, spośród których część jest objęta obowiązującą dotychczas umową D50. Równocześnie zespół ds. prawnych prowadzi prace polegające na sprawdzaniu wpisów w księgach wieczystych dla nieruchomości, które zostały włączone do projektu ZCP.

Trwają prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP, który został wniesiony do prac w Sejmie i skierowany do pierwszego czytania. Projekt ten wprowadza zmiany dotyczące wnoszenia przez PKP SA do PLK składników majątku (m.in. działki pod liniami kolejowymi i elementy infrastruktury użytkowane przez PLK) w formie aportu oraz zakres regulowania należności podatkowych przez PKP S.A. w latach 2022 – 2026 poprzez zapłatę podatku w drodze przeniesienia

na rzecz Skarbu Państwa własności akcji PLK. Projekt ustawy został rozszerzony o zapisy mówiące o wydłużeniu okresu dokapitalizowania PLK do 2027 r. i podwyższeniu kapitału zakładowego PLK celem umożliwienia realizacji inwestycji w ramach programu Kolej Plus do 2028 r.

Największym mankamentem obecnie istniejącego stanu prawnego i wieloletnich zaniedbań w regulacji własności gruntów jest określenie odpowiedzialności za stan nieruchomości i spowolnienie realizacji inwestycji prowadzonych przez PLK oraz odmowa wykonawców stawiania masztów do budowy systemu ERTMS/GSM-R na nieruchomościach, których formalnie właścicielem są nadal PKP S.A.

## Analiza opóźnień

Na podstawie materiałów przygotowanych przez Zarząd Rada analizowała opóźnienia pociągów pasażerskich i towarowych podczas prowadzenia inwestycji w pierwszym kwartale 2022 r. Wynika z nich, że liczba opóźnień z winy PLK – pomimo prowadzonych prac inwestycyjnych – zmniejsza się. Analiza dotyczy m.in. porównania czterech kwartałów 2021 r. oraz pierwszego kwartału 2022 r., w zakresie minut opóźnień, opóźnień z winy PLK, Centrum Realizacji Inwestycji i przewoźników. Prowadzenie ruchu pociągów z równocześnie trwającymi na szeroką skalę pracami modernizacyjnymi jest zagadnieniem trudnym i wymaga stałego nadzoru, dobrych relacji z przewoźnikami oraz reagowania w różnych sytuacjach.

## Wzrost wynagrodzeń

Ważnym elementem działalności Spółki monitorowanym przez Radę jest sytuacja zatrudnieniowo-płacowa. W Spółce zatrudniającej ponad 38 tys. pracowników ma to istotny wpływ na realizację zadań i jej koszty.

Pierwszy kwartał pokazał, że Spółka pracuje mniejszym zatrudnieniem niż planowano o ponad 200 etatów. Nie ma to jednak przełożenia na oszczędności w funduszu wynagrodzeń, gdyż wzrosły koszty wypłat za godziny nadliczbowe (wynikłe głównie z Covid 19) i odpraw emerytalnych (większe zainteresowanie odejściem na emeryturę). Od 1 stycznia br. wzrosło średnie wynagrodzenie w Spółce, gdyż ze względu na wzrost wynagro-

*Dokończenie na stronie 5*

# Z PRAC SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

## DIALOG SPOŁECZNY

**Na podstawie Porozumienia stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (ZUZP) Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” 6 kwietnia br. wystąpiła do Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z żądaniem realizacji siedmiu postulatów.**

Najważniejszym było wdrożenie podwyżki wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników PLK wynagradzanych na podstawie ZUZP. W piśmie z 9 lutego br. związek określił oczekiwania załogi oraz wysokość i termin realizacji postulatu. Zgodnie z praktyką wynikającą z przepisów zewnętrznych, Zarząd PLK nie może podpisać porozumienia w sprawie wzrostu wynagrodzenia tylko z „Solidarnością”. Byliśmy więc „skazani” na współpracę z innymi związkami zawodowymi i takie działania w ostatnich tygodniach podejmowaliśmy. Kiedy biuletyn trafi do rąk czytelnika, nasz postulat będzie już najprawdopodobniej zrealizowany. Podwyżkę pozostanie rozdzielić tak, aby dla jak największej grupy pracowników 10 sierpnia br. był dniem dającym dodatkowo zadowolenie z pracy w PLK.

Postulat drugi: spowodowanie możliwości stosowania przez kierowników jednostek organizacyjnych PLK Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2019 r. zmieniającego dotychczasowe rozporządzenie w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów z 28 maja 1996 r., gdzie § 2 ust. 2 umożliwia pracodawcy zapewnienie pracownikowi posiłku w czasie pracy przez przekazanie bonów, talonów, kuponów uprawniających do otrzymania produktów oraz wzrost wartości posiłków profilaktycznych. W tej sprawie SZIK wystąpiła do Zarządu PLK już w lutym br. Niestety, mimo nie zmienianej od kilku lat wartości posiłku i wzrastających cen artykułów żywnościowych Spółka nie dostrzega problemu twierdząc, że najlepiej będzie tak, jak jest.

Postulat trzeci: poprawa warunków pracy przez doprowadzenie bieżącej wody (instalacje wodno-kanalizacyjne) do miejsc stałego zatrudnienia, doposażenie pomieszczeń socjalnych w niezbędne urządzenia AGD oraz

zwiększenie środków finansowych na poprawę warunków BHP w budżecie Spółki na 2023 r. Ostatnie dwa lata i wielkie zaangażowanie PLK w walkę z Covid 19 w sposób oczywisty zmniejszyło wrażliwość pracodawcy w zakresie poprawy warunków pracy. Nasz postulat ma przypomnieć o problemach, które same się nie rozwiązały, a które dotyczą codziennej pracy osób zatrudnionych w PLK. Jednym z nich jest konieczność doprowadzenia bieżącej wody do miejsc, które – niestety – mimo upływu czasu nie mają instalacji wodno-kanalizacyjnych, a często praca w tych miejscach trwa 7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę. Nie chodzi o strażnice przejazdowe i nastawnie, które ze względu na modernizację przestaną działać i inwestowanie w nie jest niezasadne, ale o te, które muszą pozostać i być obsługiwane przez personel PLK.

Postulat czwarty: zmiana przepisów wewnętrznych Spółki (instrukcja IBH 102) tak, aby obserwowanie monitorów ekranowych na stanowiskach pracy dróżnik przejazdowy, operator informacji pasażerskiej (obsługa systemu SDIP) było uznawane jako praca przy monitorach ekranowych na podstawie obowiązującego Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 1 grudnia 1998 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowiskach wyposażonych w monitory ekranowe. Czasami jest tak, że jeżeli jakieś rozwiązanie służące ludziom nie wynika z przepisów ogólnych, które PLK muszą stosować, to rozwiązanie wskazanego problemu bywa szalenie trudne. Ten postulat jest tego najlepszym przykładem.

Postulat piąty: wzrost wysokości należności (diety) przysługującej pracownikowi z tytułu podróży służbowej, która zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. wynosi nadal 30 zł. Konieczność podwyższenia diety pracownikom przebywającym w stałej delegacji i świadczącym pracę poza miejscem zamieszkania we wszystkie dni tygodnia wynika z rosnących drastycznie kosztów utrzymania. Ta sprawa, podobnie jak potrzeba wzrostu wartości posiłków profilaktycznych,

wydaje się – choćby ze względu na wzrost cen żywności – oczywista, ale czy będzie dostrzeżona w PLK?

Postulat szósty: wypracowanie metody określenia liczby stanowisk dyżurnego ruchu w centrach sterowania ruchem kolejowym z uwzględnieniem m.in.: liczby pociągów w dobie, długości obsługiwanych linii, liczby punktów ładunkowych i bocznic oraz umiejscowienia centrów sterowania ruchem kolejowym w granicach jednego IZ w obecnej strukturze organizacyjnej Spółki. Cała sprawa jest bardzo złożona i wielowątkowa. Na pewno ma także konsekwencje społeczne i pracownicze, gdyż nowoczesne centra dyspozytorskie (niezależnie jak je nazwiemy), z których prowadzony będzie ruch pociągów na odcinku 300, a nawet 500 km spowoduje zmniejszenie zatrudnienia. Transparentne rozwiązania w tym zakresie mają celowo wpływ na stabilność i przewidywalność zatrudnienia w ISE i IZ i dlatego „Solidarność” chce o tym rozmawiać.

Postulat siódmy: zmiana w Uchwale nr 936/2018 Zarządu PLK z dnia 20 listopada 2018 r. w sprawie wprowadzenia Zasad organizacji i płatności za realizację szkoleń wewnątrzzakładowych, za przygotowanie kandydatów na stanowiska podlegające egzaminowi kwalifikacyjnemu i wewnętrznemu oraz płatności dla członków komisji egzaminacyjnych i w Załączniku nr 1 do Zasad wprowadzonych wymienioną Uchwałą poprzez wzrost stawek płatności. Wzrost stawek płatności za szkolenia wewnątrzzakładowe nie wymaga większego komentarza. Choć spotkań, na których omawiano te postulaty, w różnych konfiguracjach nie odbyło się zbyt wiele, to obie strony stwierdziły, że ich realizacja wygeneruje dla Spółki koszty. Nie znaczy to, że zgłoszoną przez SZIK problematyką nie warto się zajmować. Na pewno wymaga to więcej analiz, przychylnego spojrzenia i pro pracowniczego podejścia.

O następnych rozmowach z pracodawcą i ich efektach będziemy informować w kolejnych numerach biuletynu.

*Henryk Sikora*

# EMERYTURY STAŻOWE

DWA PROJEKTY, DWA SPOJRZENIA

**Premier Mateusz Morawiecki 29 kwietnia br. na sesji Q&A (pytania i odpowiedzi) odpowiadał na Facebooku na pytania internautów. Jedno z nich dotyczyło emerytur stażowych.**

*Emerytury stażowe – powiedział premier – to postulat związków zawodowych, który oznacza, że można byłoby przejść na emeryturę na przykład po 35 lub 40 latach pracy, czyli mężczyzna, który rozpoczyna pracę do 18. czy 19. roku życia, mógłby przejść na emeryturę w wieku 53 lub 58 czy 54 lub 59 lat; kobieta podobnie. To oznacza, że nasz wiek emerytalny, który jest jednym z niższych w Europie, byłby jeszcze niższy.*

Premier przypomniał, że system emerytalny polega na tym, że wypłaca się emerytury z tego, co do tego systemu ludzie wpłacają. Więc emerytury, po takiej – kolejnej obniżce wieku emerytalnego – byłyby niższe przy tych samych okolicznościach niż byłoby, gdyby tego nie robić. Tak można powiedzieć. – wskazał Morawiecki. – I dlatego chuchamy i dmuchamy na system emerytalny, raczej zachęcając emerytów, czy też osoby, które są uprawnione do pobierania emerytury, do tego, aby dalej pracowały, jeżeli chcą, jeżeli mogą. Chcielibyśmy, żeby swoje doświadczenie zawodowe przekazywali kolejnym pracownikom. – zaznaczył.

Wypowiedź premiera pokazuje jasno, że rząd nie jest zwolennikiem tego pomysłu. Widać, że mówi słowami ekspertów, którzy twierdzą, że emerytury stażowe w zaproponowanym projekcie to kolejne obniżenie wieku emerytalnego, którego polski system emerytalny nie potrzebuje. Przypomnijmy, że w grudniu ub.r. w Sejmie odbyło się pierwsze czytanie projektu obywatelskiego przygotowanego przez NSZZ „Solidarność” ws. emerytur stażowych, pod którym zebrano 235 tys. podpisów. Przewiduje on, że prawo do takiego świadczenia miałyby osoby, które osiągnęły okres składkowy i nieskładkowy 35 lat dla kobiet i 40 dla mężczyzn. Emerytura stażowa przysługiwałaby pod warunkiem, że jej wysokość ustalona przy zastosowaniu tzw. formuły składki zdefiniowanej, nie jest niższa od emerytury minimalnej. Projekt trafił do komisji polityki społecznej i rodziny.

W grudniu ub.r. do Sejmu został skierowany prezydencki projekt dotyczący emerytur stażowych. Przewiduje on, że na wcześniejsze emerytury mogłyby przechodzić osoby, które mają staż pracy: 39 lat kobiety oraz 44 lata mężczyźni. Niezbędny byłby również kapitał emerytalny wystarczający na emeryturę w wysokości co najmniej najniższej emerytury. Projekt obejmuje regulacją osoby ubezpieczone w powszechnym systemie emerytalnym, a także objęte rolniczym systemem ubezpieczeń. Aktualny wiek emerytalny, który obowiązuje od 1 października 2017 r. to 60 lat dla kobiet i 65 lat dla mężczyzn.

Koszt wprowadzenia emerytur stażowych w wersji zaproponowanej przez prezydenta byłby pięciokrotnie niższy od rozwiązań zawartych w propozycji obywatelskiej, wynika z analizy wykonanej przez Biuro Analiz Sejmowych (BAS). Temat emerytur stażowych wraca jak bumerang. Andrzej Duda jeszcze przed wyborami w 2015 r. zapowiadał wprowadzenie prawa do świadczenia uzależnionego wyłącznie od stażu pracy. Taką samą deklarację powtórzył, ubiegając się o reelekcję, ale odpowiedni projekt złożył w Sejmie dopiero pod koniec 2021 r. Stało się to kilka miesięcy po tym, gdy do izby niższej parlamentu trafiła inicjatywa obywatelska w tej samej sprawie. Oba projekty odступują od zasady, że emerytura należy się osobom, które osiągnęły 60 lat (kobiety) lub 65 lat (mężczyźni) oraz wypracowały odpowiedni okres składkowy i nieskładkowy. Liczy ma się przede wszystkim staż pracy.

W naszym projekcie przewidziano, że w przypadku kobiet będzie to 35, a w przypadku mężczyzn 40 lat, w inicjatywie prezydenckiej odpowiednio 39 i 44 lata. W obu propozycjach warunkiem nabycia prawa do emerytury stażowej ma być zgromadzenie składek, które pozwolą wypłacić świadczenie w wysokości nie niższej niż emerytura minimalna (obecnie 1338,44 zł brutto). Problem w tym, że prace nad tymi projektami utknęły w martwym punkcie, a cierpliwość Związku i zainteresowanych tymi rozwiązaniami obywateli się kończy. Poseł Urszula Rusecka (PiS), przewodnicząca sejmowej komisji polityki społecznej i rodziny, informowała niedawno, że zleciła analizę porównawczą obu projektów oraz pogłębioną analizę skutków finansowych, które mogą wywołać. Posłowie PiS deklaruwali, że po otrzymaniu wyników prace nad propozycjami w sprawie emerytur stażowych mają być kontynuowane.

Taki dokument BAS przedstawiło 25 marca 2022 r. W pierwszej kolejności eksperci zwracają uwagę na wysokie koszty budżetowe projektowanych przepisów. Zależnie od projektu są one jednak różne. Przyjęcie rozwiązań inicjatywy obywatelskiej mogłoby spowodować, iż w pierwszych 10 latach obowiązywania zmienionych przepisów negatywne skutki finansowe dla FUS – wzrost wydatków na emerytury przy jednoczesnym zmniejszeniu wpływów składkowych – wyniosłyby ok. 12 mld zł rocznie. Negatywny efekt rozwiązań projektu prezydenckiego byłby pięciokrotnie niższy, w latach 2023-2032 – około 2,7 mld zł rocznie, najwięcej ponad 3 mld zł w latach 2024-2026. W obu przypadkach przyjęto założenie, że 100% uprawnionych skorzysta z tej możliwości. BAS zwraca uwagę, że kwoty te mogą być wyższe, bo wyliczenia nie uwzględniają dodatkowych wydatków związanych z 13. i 14. emeryturą, ani emerytur stażowych przyznawanych rolnikom. BAS podkreśla też inne różnice i wskazuje, że w projekcie prezydenckim w przeciwieństwie do obywatelskiego nie określono szczegółowo sposobu ustalania emerytury stażowej. Więcej o analizie obu projektów: <https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/opinieBAS.xsp?nr=1692> oraz <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/opinieBAS.xsp?nr=1850>.

*Oprac. Mirosław Ośmiałowski*

## ZAGADKA

**Ile dni trwała budowa kolei lino-  
wej na Kasproy Wierch?**

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 20 czerwca 2022 r. Można je przesyłać na kartkach pocztowych pod adresem: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną pod adresem: [plk@sk.org.pl](mailto:plk@sk.org.pl) z dopiskiem „Zagadka”, podaniem adresu, pod który wysłać nagrodę oraz wyrażeniem zgody na umieszczenie w naszym biuletynie związkowym – w przypadku wylosowania nagrody – swojego imienia, nazwiska oraz miejscowości zamieszkania.

Za prawidłową odpowiedź na zagadkę z numeru 182 nagrody przekazane przez Stację Muzeum wylosowali **Adam Murawski** z Tczewa i **Józef Rudz** z Kuźnicy Białostockiej. Gratulujemy.

*Red.*

## PODWYŻKA

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” od początku bieżącego roku w różny sposób zabiegała o wzrost wynagrodzeń dla pracowników PLK. Były to pisma, postulat w ramach dialogu społecznego, rozmowy i przekonywanie do swojego stanowiska, omawianie sprawy na obradach Rady Nadzorczej PLK, spotkania z kluczowymi związkami zawodowymi. Kilkutygodniowe negocjacje z przedstawicielami Spółki przyniosły w końcu efekt: 2 czerwca 2022 r. prezes Zarządu PLK, Ireneusz Merchel podpisał ze związkami zawodowymi, w tym z NSZZ „Solidarność” (SZIK reprezentowali: H. Sikora, S. Kokot, J. Jasiński), porozumienie wdrażające wzrost wynagrodzeń w PLK. Obejmuje ono wzrost wynagrodzenia zasadniczego o 520 zł średnio na pracownika od 1 lipca br.

Wraz z pochodnymi (dodatkami do wynagrodzenia wynikającymi z ZUZP) daje to łączną kwotę 817 zł średniej podwyżki na pracownika. Środki na

wzrost wynagrodzenia zostaną naliczone na zatrudnienie w zakładach na 1 lipca br. z zabezpieczeniem pochodnych uwzględniających wzrost do 15% funduszu premiowego (proporcjonalny wzrost premii).

Porozumienie określa najniższą kwotę wzrostu wynagrodzenia zasadniczego na 250 zł oraz maksymalną na 800 zł (ewentualna wyższa podwyżka ma zawierać uzasadnienie przesłane do Biura Spraw Pracowniczych Centrali PLK). Zapisy porozumienia wykluczają inne rozwiązania dotyczące ustalenia minimalnego i maksymalnego wzrostu wynagrodzenia, co wynika ze stanowiska Zarządu PLK, który uznał, że wielkości te powinny być takie same we wszystkich jednostkach organizacyjnych Spółki. Porozumienie opisuje także wykluczenia, które pozbawiają możliwości udziału pracownika w podwyżce, dając jednak szansę na indywidualne traktowanie przez dyrektorów kar porządkowych, które będą trwały w czasie wdrożenia podwyżki. Szczegółowe zasady rozdziału środków finansowych na podwyżkę wynagrodze-

nia zasadniczego uzgodnią dyrektorzy zakładów w uzgodnieniu ze związkami zawodowymi. Następnie trafią one do kierujących komórkami organizacyjnymi zakładu i sekcji eksploatacji.

Wysokość podwyżki jest najwyższa w historii PLK i prawdopodobnie jedna z najwyższych w spółkach kolejowych. To sukces i strony związkowej, i Zarządu PLK, który pokazuje możliwość znalezienia kompromisu z uwzględnieniem możliwości finansowych Spółki.

Podwyżka będzie na pewno oceniana indywidualnie z perspektywy „kieszeni” konkretnego pracownika i być może krytykowana przez tych, którzy dostaną mniej niż się spodziewali, a nawet mniej niż średnia kwota podwyżki. Chcę jednak zwrócić uwagę, że porozumienie dotyczy wdrożenia podwyżki, a nie jej rozdziału na zespoły pracownicze albo podziału indywidualnego. Daje szerokie możliwości kształtowania poziomu wzrostu wynagrodzeń w poszczególnych jednostkach i komórkach organizacyjnych uwzględniając ich obciążenie pracą i inne parametry.

*Henryk Sikora*

## SYSTEMY GRZEWCZE

W piśmie SZIK 37/05/2022 do prezesa Zarządu PLK nasza sekcja zawodowa „zwraca uwagę na różnorodność, a przede wszystkim koszty systemów grzewczych, które obecnie stosowane są przez wykonawców w nieruchomościach wykorzystywanych do celów eksploatacyjnych (nastawnie – miejsca pracy dyżurnych ruchu, zespołów utrzymania drogi kolejowej i urządzeń SRK).

Sprawę sygnalizują przedstawiciele zakładowych organizacji związkowych, a jest to podyktowane troską o interes PLK. Prawdopodobnie na etapie projek-

owania planowane są wskazane systemy ogrzewania pomieszczeń nowych LCS-ów, które – zgodnie z projektem – są montowane przez wykonawców. Służą one także do ogrzewania wody bieżącej używanej w pomieszczeniach sanitarnych i socjalnych. Obok urządzeń zasilanych energią elektryczną, są także obiekty ogrzewane gazem ziemnym ze specjalnie zamontowanych zbiorników oraz olejem opałowym (instalacje wewnętrzne).

Nasze wątpliwości budzą koszty eksploatacji tych instalacji. Dodatkowym problemem są obowiązujące w Spółce procedury – postępowania zakupowe (zakup gazu i oleju opałowego), co przy drastycznie wzrastających kosztach opał zwiększa częstotliwość zamówień.

Centrum Realizacji Inwestycji prowadzące w imieniu PLK zadania inwestycyjne powinno brać pod uwagę koszty eksploatacji urządzeń oraz możliwość zastosowania nowoczesnych systemów umożliwiających pozyskiwanie energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii. Rozwiązania takie są obecnie powszechnie wykorzystywane przez instytucje publiczne, zgodnie z rządową strategią rozwoju OZE do wytwarzania energii elektrycznej w Polsce.

Zdaniem naszego Związku kierunkowe rozwiązania powinny być wypracowane przez biura Centrali PLK celem uwzględnienia ich w przyszłych projektach realizowanych przez CRI”. □

### *Dokończenie ze strony 2*

dzenia minimalnego zgodnie z zapisami ZUZP część pracowników otrzymała wzrost wynagrodzenia (dodatki: funkcyjne, za pracę w warunkach niebezpiecznych, uciążliwych i szkodliwych).

Zarząd omówił możliwości wdrożenia podwyżki wynagrodzeń od 1 lipca br. Przedstawiono porównanie wynagrodzeń w PLK z wynagrodzeniami w gospodarce narodowej i w sektorze przedsiębiorstw. Rada nie jest stroną w rozmowach na temat wzrostu wynagrodzeń ze stroną społeczną. Takie kompetencje ma Zarząd i to on relacjonował stan rozmów i postulaty związków zawo-

dowych. W szerokiej dyskusji sięgającej ekonomii i sposobów walki z inflacją wyrażono przekonanie o konieczności osiągnięcia jak najszybszego porozumienia i wdrożenia wzrostu wynagrodzeń.

Dużą rolę w dyskusji spełnili przedstawiciele pracowników, którzy mówili o oczekiwaniach załogi, wnosili argumenty przemawiające za wdrożeniem podwyżki (m.in. wysokość inflacji, wzrost wydajności pracy) w największej wysokości, na ile jest to możliwe.

### **Inne tematy**

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: rozpatrzenie

nie wniosków dotyczących darowizn w formie części nawierzchni kolejowej na rzecz gmin, gospodarka materiałowa (aukcje złomu i dodatkowe przychody dla Spółki), dostawa podkładów i podrozdnic do zabudowy na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK, bezpieczeństwo na sieci PLK w I kwartale br., dalsze działania dotyczące usterek napędów rozjazdów, których producentem jest Thales, na obszarze działania LCS Rzeszów oraz przegląd uchwał przyjętych przez Zarząd od ostatniego posiedzenia Rady.

*Henryk Sikora*

# RADA SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

**W Zakopanem 5, 6 maja br. obradowała Rada SZIK. Gośćmi spotkania byli dyrektor Biura Spraw Pracowniczych Centrali PLK, Grażyna Mamińska; prezes firmy Brokerzy i Konsultanci Sp. z o.o., Maria Brzeska i dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie, Włodzimierz Zembol.**

Przewodniczący Henryk Sikora przypomniał, jakimi sprawami w okresie między posiedzeniami zajmowała się nasza sekcja zawodowa. Były to m.in.: pomoc finansowa dla uchodźców z Ukrainy przebywających w ośrodkach wypoczynkowych w Jarnołtówku i w Spale; dofinansowanie i zorganizowanie Turnieju Halowego Piłki Nożnej o Puchar SZIK w Łowiczu; dofinansowanie szóstej edycji Mistrzostw Polski w Wyścigach Drezyn Ręcznych w Wieruszowie; organizacja Rady SZIK w Zakopanem. SZIK interweniowała w sprawie otwarcia kolejowego punktu medycyny pracy w Kutnie; współpracy dyrektora jednego z zakładów linii kolejowych ze związkami zawodowymi; rozmawiała z pracodawcą w sprawie planu zatrudnienia w naszej Spółce w 2022 r. z podziałem na jednostki wykonawcze. Od poprzedniego posiedzenia Rady SZIK 9 marca br. odbyły się spotkania zespołów: problemowego ds. BHP (28 marca) i redakcyjnego przygotowującego nasz biuletyn związkowy (12 kwietnia) oraz obrady Międzyzakładowej Komisji Koordynacyjnej w PLK (11 kwietnia).

Przewodniczący Sikora omówił spotkanie w ramach dialogu społecznego, na którym SZIK reprezentowali przewodniczący Sikora, Stanisław Kokot i Zdzisław Jasiński, a pracodawcę dyrektor Mamińska z zespołem oraz główny inspektor BHP, Grzegorz Podsiadło. W sprawie podwyżki wynagrodzeń strony nie osiągnęły porozumienia (proponacja pracodawcy 350-400 zł od 1 lipca, stanowisko związków 750 zł od 1 lipca). Przewidziano kolejną rundę rozmów. Na spotkaniu poinformowano pracodawcę o potrzebie rewaloryzacji kwoty za deputat węglowy. Pracodawca oświadczył, że ewentualna podwyżka tej kwoty będzie miała wpływ na wysokość podwyżki systemowej, gdyż jest finansowana z jednego funduszu wynagrodzeń.

W dalszej części obrad związkowcy przedyskutowali propozycje zmian do ZUZP zaproponowane przez pracodaw-

cę. Najwięcej emocji wzbudziła chęć włączenia do wynagrodzenia zasadniczego dodatku stażowego. Dużo dyskusji wywołała propozycja nowego zapisu tzw. doby pracowniczej i udzielania tzw. Wn (wolne za niedzielę i dzień świąteczny). W tym temacie zdania związkowców były podzielone. Ostatecznie większość opowiedziała się w tym temacie negatywnie. Pozytywnie zaopiniowano zapis dotyczący deputatu węglowego dla wynagradzanych z Uchwały Zarządu PLK (chodzi nie o dodatkowe pieniądze, a o zapis w ZUZP tak, aby ZUS naliczał ten dodatek przechodzącym na emeryturę). Postanowiono zostawić bez zmian sprawę uzgadniania przez związki zawodowe planów urlopów wypoczynkowych. Aprobata związkowców zyskało wprowadzenie nowego stanowiska w zakładzie linii kolejowych (IZ) – inspektor nadzoru, które dedykowane jest inwestycjom przekazanym z CRI do realizacji przez IZ.

W następnym punkcie porządku obrad członkowie Rady SZIK omawiali kwestie dotyczące wydawania biuletynu informacyjnego „Solidarność w PEELKA”, a szerzej polityki medialnej naszej sekcji zawodowej.

Podjęto uchwały ws. dofinansowania budowy sztandaru zakładowej organizacji związkowej NSZZ „Solidarność” w Centrum Kierowania Przewozami oraz rozgrywek w siatkówkę na Opol-szczyźnie. Kolega Jasiński przedstawił stan prac organizacyjnych VI Mistrzostw Polski w Wyścigach Drezyn Ręcznych w Wieruszowie (11 czerwca). Przewodniczący Sikora poinformował, że wnioski na odznaczenia państwowe i resortowe należy składać do 31 maja br. Apelowal o zwracanie uwagi na kwestie merytoryczne przedstawianych uzasadnień, również porządkowe wypełniania wniosków.

Gościem Rady SZIK była prezes firmy B & K Brokerzy i Konsultanci Sp. z o.o., Maria Brzeska. Omówiła dotychczasową współpracę z SZIK dotyczącą ubezpieczeń Odpowiedzialności Pracowniczej. Zaakcentowała korzystne dla pracowników PLK warunki obowiązującego programu ubezpieczeń. Zapewniła o staraniach B & K ich utrzymania. Rada SZIK bardzo pozytywnie oceniła dotychczasową współpracę. I związkowcy, i prezes Brzeska stwier-

dzi, że nie zmieniana od wielu lat składka (3 zł miesięcznie) oraz świadczenia wynikające z umowy sprawiają, że ubezpieczenie to jest wyjątkowo atrakcyjne dla członków „Solidarności”.



Gośćmi drugiej części posiedzenia Rady SZIK byli przedstawiciele pracodawcy. Gospodarz terenu, dyrektor zakładów linii kolejowych w Krakowie i Nowym Sączu, Włodzimierz Zembol scharakteryzował zakłady, którymi kieruje oraz omówił inwestycje realizowane w Małopolsce. Dyrektor Biura Spraw Pracowniczych Centrali PLK, Grażyna Mamińska po raz kolejny starała się przekonać związkowców do zmian w ZUZP zaproponowanych przez pracodawcę. Członkowie Rady SZIK słuchali uważnie propozycji i na bieżąco zadawali pytania i prosili o wyjaśnienia. Wykorzystując przygotowaną prezentację dyrektor Mamińska omówiła też aktualny stan zatrudnienia, wykonanie planu, liczbę wykorzystanych urlopów i wypracowanych nadgodzin. Zwróciła uwagę na potrzebę zatrudniania nowych pracowników. W sprawie zmian do ZUZP proponowanych przez pracodawcę Rada SZIK podjęła stanowisko, które 10 maja br. zostało przekazane prezesowi Zarządu PLK.

*Red.*



*Fot. Marek Moczulski*

## PREZYDIUM

W Warszawie 16 maja br. spotkało się Prezydium SZIK. Omawiano stanowisko naszej sekcji zawodowej w sprawie zmian do ZUZP zaproponowanych przez pracodawcę. Przewodniczący Sikora poinformował o spotkaniu przedstawicieli związków zawodowych z prezesem Zarządu PLK, które odbyło się 11 maja br. Pracodawca zaproponował na nim powołanie zespołu administracyjno-związkowego ds. zmian w ZUZP. Po ożywiomnej dyskusji prezydanci uznali zasadność pracy w zespole. SZIK będą w nim reprezentować Roman Kowalski i Piotr Pazera.

W kolejnym punkcie omawiano spotkanie przedstawicieli związków zawodowych w sprawie podwyżek wynagrodzeń, a także w sprawie uchwały dotyczącej wytycznych projektowania LCS-ów (trzy kategorie: regionalne, lokalne i miejscowe), a następnie – wspólne wystąpienie związków zawodowych do pracodawcy w sprawie wzrostu kwoty ekwiwalentu za deputat węglowy, co odpowiadałoby drastycznemu wzrostowi ceny rynkowej węgla. W dyskusji

prezydanci przyznali, że priorytetem jest wzrost wynagrodzenia w upośażeniu zasadniczym, ale z uwagi na dużą liczbę pytań dotyczących ekwiwalentu zgłaszanych do „Solidarności” wystąpienie związków zawodowych działających w PLK uznano za zasadne.

Przewodniczący Sikora poinformował o pracy zespołu negocjacyjnego (H. Sikora, Z. Jasiński, S. Kokot) prowadzącego dialog społeczny z pracodawcą. Najtrudniejszą kwestią jest temat budowy i lokalizacji LCS-ów. Pracodawca twierdzi, że nie jest to domena związków zawodowych. SZIK ma jednak świadomość, że budowa LCS-ów spowoduje duże zmiany w zatrudnieniu w zespole inżynierii ruchu. Zdaniem „Solidarności” liczba, lokalizacja i zasady tworzenia LCS-ów nie są do zaakceptowania, gdyż powodują ryzyko likwidacji nie tylko części sekcji eksploatacji, ale także zakładów linii kolejowych.

Istotnym punktem spotkania było omówienie sprawy odznaczeń resortowych przyznanych SZIK. Prezydium wypracowało zasadę ich podziału na poszczególne zakładowe organizacje związkowe. Inną formą wyróżnienia są odznaczenia Zasłużony dla Solidarno-

ści na Kolei. Prezydium Krajowej Sekcji Kolejarzy zdecydowało, że w bieżącym roku otrzyma je 10 osób.

Przewodniczący Sikora poinformował o problemach z wydawaniem biuletynu „Solidarność w PEELKA” wynikających z drastycznego wzrostu cen papieru. Poinformował o rozmowach z Zarządem PLK i Biurem Komunikacji i Promocji. Koszt wydania jednego numeru wzrósł z 3000 do ok. 3700 zł. W dyskusji wskazano na różne możliwości rozwiązania problemu, np. zmniejszenie nakładu lub zmniejszenie objętości. Członkowie Prezydium uznali, że zwiększone koszty wydawania należy pokryć ze środków własnych.

Prezydium podjęło decyzję o dofinansowaniu kolonii dla dzieci z rodzin kolejarskich organizowanych przez Duszpasterstwo Kolejarzy Archidiecezji Warszawskiej. W ostatnim punkcie przewodniczący Sikora podsumował organizację turnieju piłki nożnej w Łowiczu oraz Rady SZIK w Zakopanem. Zachęcił także do zaangażowania zespołów roboczych SZIK przypominając, że ich praca może odbywać się zdalnie lub hybrydowo z wykorzystaniem odpowiednich środków technicznych.

*Red.*

## STANOWISKO

W piśmie SZIK 33/05/2022 z 10 maja br. adresowanym do prezesa Zarządu PLK, Ireneusza Merchel nasza sekcja zawodowa przekazała stanowisko Rady SZIK w sprawie zmian do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. proponowanych przez Spółkę. W piśmie czytamy:

■ włączenie dodatku stażowego do wynagrodzenia zasadniczego pracow-

nika – opinia negatywa (uważamy, że taka forma dodatku „lojalnościowego” powinna być nadal utrzymana jako odrębny element wynagrodzenia),

■ włączenie dodatku funkcyjnego do wynagrodzenia zasadniczego lub jego „zamrożenie” – negatywna,

■ włączenie dodatków za pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia, niebezpiecznych i uciążliwych do wynagrodzenia zasadniczego – negatywna,

■ nowe zapisy (uszczerbowienie) § 46 ust. 2 ZUZP w sprawie dnia wolnego od pracy w niedzielę i święta – negatywna,

■ propozycja w Porozumieniu z dnia 27 marca 2018 r., pkt 2 – negatywna,

■ propozycja zmian w zapisie § 52 ust. 3 ZUZP (plan urlopów wypoczynkowych) – negatywna,

■ propozycja zmian w zapisie § 53 ust. 3 ZUZP (dodatkowy urlop) – negatywna,

■ deputat węglowy dla kierownictwa Spółki (Załącznik nr 6) – pozytywna,

■ Załącznik nr 1 (dopisanie nowego stanowiska inspektor nadzoru w IZ na tych samych warunkach finansowych jak w CRI) – pozytywna.

□

## ZDOBYWCY



W pochmurne, wietrzne popołudnie 4 maja 2022 r. związkowcy z NSZZ „Solidarność” w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z sukcesem szturmowali kopułę szczytową Kasprowego Wierchu.

Padał marznący deszcz, a rozmiękły śnieg znacznie utrudniał podejście.

Kasprowy Wierch (1987 m n.p.m.) – popularna góra w Tatrach Zachodnich, przez którą przechodzi granica Polski i Słowacji; znana głównie dzięki kolei linowej obsługiwanej przez Polskie Koleje Linowe S.A. (PKL) i narciarskim trasom zjazdowym.

Wybudowana w rekordowo krótkim czasie 227 dni kolej na Kasprowy Wierch powstała dzięki staraniom ówczesnego wiceministra transportu Aleksandra Bobkowskiego. W 1936 r. była trzecią pod względem długości koleją linową na świecie. Inwestycja zwróciła się w niecałe trzy lata i była jednym z największych wyzwania w międzywojennej Rzeczypo-

spolitej. Warto przypomnieć, że w 2013 r. w ramach grabieży majątku kolejowego przez Platformę Obywatelską, PKL wraz z koleją na Kasprowy Wierch zostały sprzedane Mid Europa Partners (spółka z obcym kapitałem). W 2019 r. odkupił je Polski Fundusz Rozwoju (Skarb Państwa).

Na Kasprowy Wierch związkowcy wjechali koleją linową. Mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych na szczycie można było odczuć wysokość i górski klimat. Zimowa sceneria w maju dla wielu była ciekawym doznaniem. Odwiedzenie obserwatorium astronomicznego oraz pamiątkowe, rodzinne zdjęcie (na stronie 1) było zwieńczeniem spontanicznego górskiego wydarzenia.

*Henryk Sikora*

# POROZUMIENIA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 1 grudnia 2021 r. wprowadziły zmienioną strukturę organizacyjną w obszarze realizacji inwestycji, co wynika z przyjętych przez Zarząd PLK regulaminów jednostek organizacyjnych: Centrum Realizacji Inwestycji, Centrali PLK i zakładów linii kolejowych. Zdaniem pracodawcy wprowadzone zmiany mają usprawnić realizację zadań inwestycyjnych.

Nasza sekcja zawodowa wystąpiła do Państwowej Inspekcji Pracy (PIP)



o przeprowadzenie kontroli ws. zapisów i stosowania tzw. „Porozumień trójstronnych” (stronami są: pracownik, dyrektor jednostki zatrudniającej pracownika dotychczas i dyrektor jednostki przejmującej pracownika) dla pracowników jednostek organizacyjnych Spółki oraz ich zgodności z obowiązującymi przepisami prawa pracy. Naszym zdaniem treść „Porozumień...” nie spełniała wymogów umowy o pracę, które powinny określać: stanowisko (na jakim pracownik będzie zatrudniony po przejściu do innej jednostki organizacyjnej), wynagrodzenie (czy będzie takie samo jak dotychczas, a może inne), miejsce i wymiar czasu pracy (jakie będzie stałe miejsce pracy).

Przyjęta forma „Porozumień...” była bardzo korzystna dla pracodawcy. W praktyce mógł on w terminie nieokreślonym ustalić warunki, sam narzucając je pracownikowi. Centrala PLK twierdziła, że „przecież dajemy pracę, nikogo nie zwalniamy”, a szczególnie zostaną ustalone przez nową jednostkę (dyrektora zgodnie z „instrukcją”). W praktyce sprowadzało się to do tego, że najpierw pracownik podpisze „Porozumienie trójstronne”, które – oprócz zatrudnienia nie gwarantowało ani warunków wynagrodzenia, ani miejsca pracy – a następnie postawiony przed faktem dokonany wyrazi zgodę na warunki określone w przejmującym go zakładzie.

Czy można przejść taką „ścieżkę” i być usatysfakcjonowanym? Pewnie tak, ale kto ją przeszedł, ten wie, jak taka droga jest ryzykowna i niekomfortowa. PIP przeprowadziła kontrolę w naszej Spółce (kwiecień/maj br.) i ustaliła, że PLK podlegają poszczególne jednostki organizacyjne mające

indywidualne umery NIP i wspólny numer REGON dla wszystkich jednostek organizacyjnych. Z pisma PIP wynika, że w rozumieniu przepisów „Kodeksu pracy” poszczególne jednostki organizacyjne Spółki nie są oddzielnymi pracodawcami, a ich dyrektorzy mają pełnomocnictwa od Zarządu PLK w sprawach do wykonywania czynności, m.in. z zakresu prawa pracy w poszczególnych jednostkach.

Zmiany organizacyjne w naszej Spółce wprowadzone 1 grudnia 2021 r. polegały na przeniesieniu zadań między jednostkami organizacyjnymi i komórkami organizacyjnymi Centrali, w następstwie czego przenoszono pracowników między jednostkami organizacyjnymi Spółki na podstawie trójstronnego porozumienia lub zawierano z pracownikami nowe porozumienia w ramach Centrali. Państwowa Inspekcja Pracy uzyskała wyjaśnienie Centrali, że jeżeli pracownik nie wyraził zgody na przeniesienie pozostawał na dotychczasowych warunkach zatrudnienia, bądź rozwiązywał umowę o pracę, jeśli taka była jego wola. Zdaniem PIP opisane przeszerogowania w ramach jednostek organizacyjnych PLK są wewnętrznymi zmianami w Spółce. „Kodeks pracy” nie reguluje wprost tego typu zmian – przeszerogowań pracowników w ramach tego samego pracodawcy. Zatem pracownicy wszelkich ewentualnych roszczeń związanych z zawieraniem z nimi porozumieniami trójstronnymi, również co do ich treści, mogą dochodzić na drodze postępowania sądowego. W piśmie PIP czytamy, że inspektor pracy w ramach swojego działania nie ma środków prawnych do ewentualnej regulacji tego typu spraw. Warto podkreślić, że pracownicy nie byli przenoszeni między jednostkami organizacyjnymi Spółki na podstawie art. 23 „Kodeksu pracy”. Stosunek pracy nie ulegał rozwiązaniu, a pracownicy nie otrzymywali świadectw pracy. Wcześniej w podobnym tonie wypowiedziała się nasza Spółka. Jej zdaniem przy zawieraniu porozumień z pracownikami nie było nieprawidłowości. „Porozumienia trójstronne” funkcjonują w PLK już od dłuższego czasu. Nie ma przepisów, które wskazywałyby, jakie zapisy powinny bezwzględnie znaleźć się w treści takiego dokumentu, zatem strony dowolnie kształtują jego treść. Porozumienie jest wyrażeniem zgodnej woli jego stron.

Zdaniem Spółki nieprawdą jest, że przy zawieraniu porozumień na pra-

owników wywierano presję. Pracownicy objęci zmianami organizacyjnymi otrzymują dwa porozumienia: porozumienie trójstronne mające charakter informacyjny oraz porozumienie określające nowe warunki pracy i płacy przekazywane przez nowego pracodawcę. PLK stwierdziły, że zmiany przeprowadzono sprawnie, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla realizowanych procesów inwestycyjnych. Pracownikom mającym wątpliwości co do proponowanych im warunków zatrudnienia wyjaśniano szczegółowo sytuację przeprowadzając szereg rozmów telefonicznych. Od nikogo nie wymagano podpisania porozumienia, ani tym bardziej nikogo nie zastraszano. Nie zostały naruszone prawa pracownicze, ani nie dotarły do pracodawcy sygnały w tym zakresie. Zmiany organizacyjne nie były przyczyną „lawiny odejść”, fluktuacja kadr pozostała na stałym poziomie, odejścia pracowników wynikają z nabycia uprawnień emerytalnych, bądź z naturalnych zmian priorytetów życiowych.

Kierownictwo Centrum Realizacji Inwestycji podzieliło opinię „Solidarności” co do traktowania pracowników z szacunkiem, zapewnienia im godnych warunków pracy oraz należytego wynagradzania i „podejmuje działania w tym kierunku”.

Ważne jest, że w zamieszaniu wynikłym ze zmian organizacyjnych i przyporządkowaniem pracowników do nowych zadań w innych jednostkach organizacyjnych nasza sekcja zawodowa opowiedziała się po stronie pracowników używając dostępnych środków prawnych przypisanych związkowi zawodowemu, wystosowała protest do prezesa Zarządu PLK oraz wystąpiła do PIP o zabezpieczenie interesów pracownika. Indywidualne przypadki traktowania pracowników wyjaśniały zakładowe organizacje związkowe „Solidarności”, podejmując interwencje.

„Kurz” po opisywanych kwestiach już opadł. Niezbędne jest jednak wyciążenie właściwych wniosków z całej sytuacji na przyszłość.

*Piotr Pazera*

## FUNDUSZ WŁASNOŚCI PRACOWNICZEJ PKP Specjalistyczny Fundusz Inwestycyjny Otwarty

**Aktywa** b. d.

**Wartość jednostki:** (2 czerwca 2022)  
461,02 zł

**Stopa zwrotu:** (12 miesięcy)  
– 6,67%



## CZESŁAW GRZANKA



Z rodzinnego albumu: Czesław Grzanka przy pulpicie maszynisty (klasa maturalna).

**W półtorawieczu istnienia warszawskiej „Kolejówki” – rok założenia 1873 – wpisuje się wiele życiorysów. Niektórzy absolwenci wracali do swojej szkoły, by w niej uczyć. Tak zrobił Czesław Grzanka.**

W rodzinie Czesława Grzanki nie było tradycji kolejarskich, ale kolej fascynowała go od dzieciństwa. Chłopak lubił obserwować pociągi przejeżdżające przez rodzinną Żórawinę, na linii Wrocław – Kamieniec Ząbkowicki – Międzylesie. Lokomotywowi i wagonom przyglądał się z uwagą także na wrocławskich dworcach. Fascynowała go budowa starych parowozów, ale bardziej nowoczesnych pojazdów elektrycznych i spalinowych. Z uwagą słuchał wszystkich wyjaśnień na ich temat.

Po skończeniu podstawówki postanowił pójść do technikum kolejowego. Przeprowadzka rodziców pod Warszawę sprawiła, że został uczniem Technikum Kolejowego, ale nie we Wrocławiu, a w Warszawie, kierowanego wówczas przez dyr. Zbigniewa Korzybskiego. Został przydzielony do klasy automatyki sterowania ruchem kolejowym. Nie było to jednak po jego myśli, dlatego bardzo zabiegał o zmianę. Dzięki interwencji kierownika wydziału elektrycznego, Tadeusza Kwaśniewskiego w niedługim czasie wraz z 32 kolegami zasiadł w ławkach klasy o specjalności trakcja elektryczna. W ciągu pięciu lat miała ona trzech wychowawców. Pierwszym był nauczyciel WF, Stanisław Jankowski, kolejnymi – nauczyciele przedmiotów zawo-

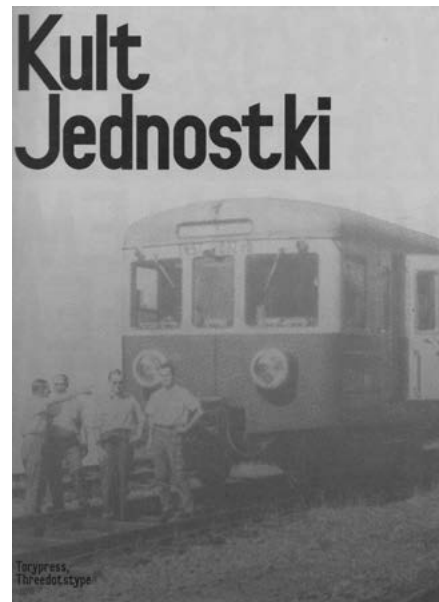
dowych Mieczysław Świtalski i Andrzej Szumański.

Okres nauki pan Czesław wspomina z wielkim sentymentem. W szkole czuł się jak w rodzinie. Wspaniali nauczyciele. Uczniów integrowało w pewnym stopniu umundurowanie. Był z niego dumny. Czuł się prawie kolejjarzem. Nie do obrażenia było, żeby przyjść do szkoły bez czapki. Jej brak był dla ucznia gwarancją spotkania na dywaniku u dyrektora szkoły. Niebieski kolor patek (wydział elektryczny) określał szczególną więź wydziałowo-koleżeńską. Z satysfakcją 1 września nowego roku szkolnego do rękawa marynarki uczniowie przyszywali kolejnego „sierżanta”. W klasie maturalnej Czesław miał ich już pięć. Swoją wiedzę rozszerzał w szkolnym klubie przyjaciół nauki, które organizowało m.in. wielodniowe wycieczki, oczywiście naukowe. Spełniały się dziecinne marzenia.

W roku jubileuszu 110-lecia szkoły (1983) Czesław Grzanka obronił pracę dyplomową „Postępowanie diagnostyczne w przypadku awarii w obwodach rozrządu obwodu głównego EZT serii EN-57”. Został technikiem elektrykiem o specjalności trakcja elektryczna i posiadaczem dyplomu z biało-czerwonym paskiem. W 1988 r. na wydziale transportu Wyższej Szkoły Inżynierskiej im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu obronił pracę dyplomową „Diagnostyka urządzeń elektrycznych podstacji trakcyjnych 3 kV”. Zaraz po studiach wrócił do „Kolejówki”, w której – do dzisiaj – prowadzi zajęcia z przedmiotów zawodowych. – *Moim mentorem – wspomina – był Andrzej Szumański, który wprowadził mnie do zawodu nauczycielskiego. Po nim przejąłem nauczanie w laboratorium maszyn i urządzeń elektrycznych. Najpierw uczyłem elektrotechniki. Później, po szkoleniu w 1990 r. w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Mińsku Mazowieckim z naprawy maszyn i aparatów elektrycznych, podjąłem się wykładania przedmiotów zawodowych. Pracując w szkole ukończyłem studia podyplomowe na wydziale pedagogicznym (1995) i na wydziale fizyki (2004) Uniwersytetu Warszawskiego.*

Przygoda Czesława Grzanki z warszawską „Kolejówką” trwa już prawie 40 lat. Jej inny wymiar to działalność w Kole Wychowanków i Absolwentów technikum i szkół działających w poprzednich okresach jej historii. Z sentymentem wspomina czas nauki, nauczycieli, kolegów i koleżanki. Jedna z nich, choć nosiła mundur z pomarańczowymi patkami (wydział automatyki) została jego żoną.

**Marek Moczulski**



Długa, duża (21 x 28,5 cm) i ciężka. Niestety, ten opis pasuje do znakomitej większości książek, które czytam, więc pokuszę się o kilka słów więcej.

Zaglądam na tył okładki. Jedno słowo od razu zwraca moja uwagę – tatuaże. Zatem zaczynam od strony 350, a mam ich do „pokonania” 528. „EN57 zatopiony w skórze jest przykładem tego, jak obiekt przeistacza się w symbol kultu”. A ten obiekt to tytułowa, kultowa jednostka serii EN57, czyli eksploatowany od 60 lat normalnotorowy, elektryczny zespół trakcyjny.

Czy „Kult jednostki” przeczytać warto? Skoro tytułowa „jednostka” to najdłużej produkowany pojazd szynowy na świecie, to z szacunku warto. Warto, bo książka jest wyjątkowa w formie, kolorystyce, papierze, charakterze języka. Nie jest tylko albumem – choć liczba fotografii, w tym niezmiernie cennych archiwalnych, imponuje. Nie męczy tekstem i nie trzeba jej czytać od deski do deski. Czuję, że mogę nadać mojej podróży z „jednostką” własny rytm. Pisana część „Kultu...” ma w większości charakter wywiadu, dlatego mogę zobaczyć ez-t-a oczami przedstawicieli różnych środowisk, a przez nieformalny język, czuję się trochę jakbym w kawiarni czy lokomotywni siedziała i przysłuchiwała się ich rozmowom.

Może nie czuję się kolejową ignorantką, ale umówmy się – moja wiedza merytoryczno-techniczna w tym zakresie jest skromna. A jednak wiem, że z przyjemnością przejadę z „jednostką” przez barwy, wnętrza, oznaczenia, eksport, graffiti, filatelistykę i modelarstwo.

**Agata Moczulska**

## NASZ PRAŁAT

**Krajowy duszpasterz kolejarzy, proboszcz parafii św. Stanisława Biskupa i Męczennika w Lublinie, ksiądz kanonik Eugeniusz Zarębiński 30 maja 2022 r. otrzymał godność prałata.**

Ksiądz Eugeniusz urodził się w Bohdanie koło Białegostoku 7 czerwca 1956 r. Święcenia kapłańskie przyjął w 1983 r. W latach 1983-1998 był wikariuszem w parafii Najświętszego Serca Jezusowego w Lublinie. Z racji kolejarских tradycji parafii związał się ze środowiskiem „Solidarności” kolejarzy. Organizator i uczestnik corocznych pielgrzymek kolejarzy na Jasną Górę. Od 1984 r. duszpasterz kolejarzy diecezji lubelskiej. Od 1985 r. krajowy

duszpasterz kolejarzy. Organizator Krajowego Duszpasterstwa Kolejarzy w Polsce. Od 1988 r. redaktor naczelny Gazety Krajowego Duszpasterstwa Kolejarzy „Zwrotnica”. W 1992 r. współzałożyciel fundacji Wspólnota Kolejarska. W 1994 r. inicjator i jeden z założycieli Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich. Współorganizator I Krajowego Kongresu Duszpasterstw i KSKP w Gdańsku (1997) i II w Lublinie (2000) oraz XIX Europejskiego Kongresu Chrześcijańskich Kolejarzy w Lublinie (2016). Od 1998 r. proboszcz parafii św. Stanisława Biskupa i Męczennika na Sławinku w Lublinie. □

Godność prałata ksiądz Zarębiński otrzymał z rąk metropolity lubelskiego, abp. Stanisława Budzika.



Fot. Maciej Gamla

## u ŚW. JÓZEFA

w KALISZU



Poczty sztandarowe: SZIK – Bogdan Skalski (chorąży), Teresa Gembka i Teresa Michalczywska oraz OZ NSZZ „S” w ZLK w Łodzi – Piotr Pazera (chorąży), Grażyna Wojdziak-Lis.

Hasło 30. Ogólnopolskiej Pielgrzymki Robotników i Pracodawców do św. Józefa w Kaliszu: „Modlitwą i pracą czynimy pokój” nawiązywało do wojny na Ukrainie. Mszę św. sprawował biskup kaliski, Damian Bryl. Modlono się w intencji szybkiego zakończenia tego okrutnego konfliktu. Tradycyjnie miało miejsce zawierzenie ludzi pracy św. Józefowi oraz dzielenie się chlebem. Pątnicy złożyli kwiaty przed pomnikiem papieża Jana Pawła II.

Inicjatorem pielgrzymki, która po raz pierwszy odbyła się w 1992 r. byli ówczesny przewodniczący Zarządu Regionu NSZZ „S” Wielkopolska Południowa, Jan Mosiński i kustosz kaliskiego sanktuarium, śp. prałat Lucjan Andrzejczak. Pielgrzymka odbywa się w dniu św. Józefa Rzemieślnika, 1 maja. W bieżącym kolejarzy reprezentowały poczty sztandarowe SZIK NSZZ „S” oraz zakładowych organizacji związkowych z ZLK w Ostrowie Wlkp. i Łodzi.



Pamiątkowe zdjęcie przy pomniku Jana Pawła II. W poczcie sztandarowym z Ostrowa Wielkopolskiego – Mirosław Cichy (chorąży), Aneta Szymczak i Przemysław Konieczny.

## w SIERADZU

Na zaproszenie pracowników Poczty Polskiej w pielgrzymce jej pracowników do św. Józefa uczestniczyli także kolejarze. Miejscem spotkania była Bazylika Mniejsza pw. Wszystkich Świętych w Sieradzu. Intencją pielgrzymki, która 14 maja br. odbyła się pod hasłem „Jak św. Józef rzeczy zwykłe rób w sposób niezwykły”, było zawierzenie Świętemu swoich spraw zawodowych i prywatnych.

Piotr Pazera



Fot. Ryszarda Kołodziejczyk

W poczcie sztandarowym OZ NSZZ „S” w Łodzi: Dariusz Ignaczak (chorąży), Dominik Świniarski i Piotr Pazera.



VII PIELGRZYMKA KOLEJARZY pod Krzyż Św. na górze Chełmiec

11 czerwca 2022 r. g. 9:00

Wyjście spod Krzyża Pielgrzymkowego obok Kościoła p.w. Matki Boskiej Częstochowskiej w Wałbrzychu (Konradów)  
Na szczytcie odbędzie się Msza Święta oraz ognisko

**42.**  
**ROZNIKA**  
**STRAJKU LUBELSKICH**  
**KOLEJARZY 1980**

**Lublin 17.07.2022 r.**

**Program Obchodów**

- 09.30 Zbiórka uczestników na Placu sm. Grażyny Chrostowskiej i przemarsz na teren byłej Lokomotywowni Lublin
- 10.00 Msza Święta
- 11.30 Okolicznościowe przemówienia
- 12.00 Wyczerzenie oznaczeń
- 12.30 Złożenie kwiatów przed pomnikiem Doli Kolejarskiej
- 13.00 Poczestunek dla uczestników

**NSZZ Solidarność**  
KRAJOWA SEKCJA KOLEJARZY

# UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI PRACOWNICZEJ dla osób zrzeszonych w SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ oraz w sekcjach zawodowych będących członkami KRAJOWEJ SEKCJI KOLEJARZY NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Szanowni Państwo,

Na łamach biuletynu staramy się publikować informacje, które mogą być dla Państwa przydatne w przypadku powstania szkody, w związku z którą pracodawca wystąpi do Państwa z roszczeniem. Przedstawiamy kolejny przykład, w którym ubezpieczony pracownik skorzystał z ochrony ubezpieczeniowej, jaką zapewnia program i dzięki naszej pomocy uzyskał środki w pełni pokrywające roszczenia pracodawcy.

## Przykład szkody, która została zlikwidowana z ubezpieczenia w ramach Państwa programu:

Omawiana szkoda powstała w trakcie jazdy manewrowej pojazdem kolejowym w celu opróżnienia zbiorników WC oraz naładowania pojazdu. Maszynista po uruchomieniu elektrycznego zespołu trakcyjnego rozpoczął jazdę na tor zasadniczy. W czynnej kabinie znajdowali się maszynista oraz dyspozytor taboru bocznic. Przed dojazdem do rozjazdu, przy którym stał ustawiony pojazd, maszynista zadał pytanie dyspozytorowi, gdzie ma dojechać. Nie uzyskał precyzyjnej odpowiedzi i sugerując się własnymi domysłami oraz analizą sytuacji, wykonał przejazd przez rozjazd. Następnie odbywały się jazdy przód-tył w celu precyzyjnego ustawienia pojazdu, ponieważ w okolicę rozjazdu miał podjechać pojazd wykonujący usługę opróżniania zbiorników WC. Po opróżnieniu zbiornika, ustawiacz wydawał maszyniście przez radiotelefon polecenie jazdy do przodu w celu odpowiedniego ustawienia i opróżnienia kolejnego wagonu. Po zakończeniu czynności opróżniania ustawiacz wydał maszyniście polecenie nieznanego cofnięcia w związku z wodowaniem i przełożył zwrotnicę rozjazdu na tor zwrotny i oszczędził kilka kroków. Zorientował się jednak, że przełożył rozjazd przed ostatnim wózkiem pojazdu, w wyniku czego doszło do jazdy dwutorowej i wykolejenia.

## Skutki zdarzenia:

W wyniku wykolejenia nastąpiło uszkodzenie pojazdu i infrastruktury kolejowej. Była konieczność wezwania drużyny trakcyjnej. Pracodawca wystąpił z roszczeniem na 10 900 zł. W konsekwencji przypisanej odpowiedzialności za skutki zaistniałego zdarzenia pracownik został wezwany przez pracodawcę do zapłaty kwoty w wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia, zgodnie z przepisami Kodeksu Pracy.

## Pracownik skorzystał z ochrony w ramach ubezpieczenia Odpowiedzialności Pracowniczej SZIK:

Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczonych za szkody wyrządzone pracodawcy. Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje odpowiedzialność ubezpieczonego pracownika wobec pracodawcy, na zasadach i w granicach przewidzianych w Kodeksie Pracy (art. 114-121 k.p.), niezależnie od formy zatrudnienia pracownika.

Dzięki wsparciu ze strony przedstawicieli SZIK oraz brokera ubezpieczeniowego, opiekującego się programem, Ubezpieczyciel wypłacił odszkodowanie w wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia i pokrył tym samym roszczenia pracodawcy.

**Posiadając ubezpieczenie za jedyne 3 zł miesięcznie zyskują Państwo poczucie bezpieczeństwa.**

W celu ograniczenia skutków finansowych polecamy Państwu przystąpienie do programu ubezpieczenia odpowiedzialności pracowniczej. Zgodnie z podpisaną umową, to Ubezpieczyciel – Generali TU S.A. odpowiada za szkody wyrządzone przez pracownika w związku z wykonywaniem czynności służbowych w zakresie uszkodzenia lub zniszczenia mienia pracodawcy lub osób trzecich, za które to skutki pracodawca ponosi odpowiedzialność. Ochroną objęte są wyłącznie szkody wyrządzone po przystąpieniu do ubezpieczenia.

SUMA GWARANCYJNA	14 000 zł
Suma na jedno zdarzenie	14 000 zł na każdą szkodę
Składka miesięczna	3 zł

W trakcie trwania ubezpieczenia suma gwarancyjna nie podlega wyczerpaniu i przy każdym zdarzeniu (jeśli zgłoszenie zostanie pozytywnie rozpatrzone) ubezpieczony może wnieść o pokrycie kosztów w maksymalnej wysokości, przewidzianej w programie ubezpieczeń odpowiedzialności pracowniczej. Oznacza to, że jeżeli ten sam pracownik spowoduje dwie szkody, każda do maksymalnej wysokości sumy gwarancyjnej, to ubezpieczyciel wypłaci na pokrycie obydwu zdarzeń łącznie sumę 28 000 zł.

Ponadto ubezpieczenie to zapewnia:

a) Pokrycie niezbędnych kosztów postępowania sądowego w sprawach cywilnych i karnych, toczących się przeciwko ubezpieczonemu, w związku z zaistniałą szkodą.

b) Pokrycie kosztów poręczenia majątkowego, w celu uniknięcia tymczasowego aresztowania ubezpieczonego.

c) Pokrycie kosztów postępowania pojednawczego.

**(pkt. a, b i c łącznie do 15 000 zł).**

d) Zwrot kosztów poniesionych na wynagrodzenie rzeczoznawców powołanych w celu ustalenia okoliczności i rozmiaru szkody.

e) Zwrot niezbędnych kosztów poniesionych na zapobieżenie zwiększeniu się rozmiarów szkody.

**(pkt. d i e dodatkowo łącznie do 7000 zł).**

f) Każdy ubezpieczony otrzymuje indywidualny certyfikat potwierdzający ochronę OP.

**Zachęcamy do kontaktu z brokerm Marią Brzeską, reprezentującą firmę Brokerzy i Konsultanci – email: m.brzeska@b-i-k.pl, tel.: 22 622-05-42 lub ze Zdzisławem Jasińskim prowadzącym sprawy ubezpieczenia w SZIK – email: zdzislaw23@wp.pl, tel.: 608 014 342.**

WYDAWCA: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa; tel.: 22 473 26 82, www.plk.ksk.org.pl. Redaguje zespół: Henryk Sikora, Zdzisław Jasiński, Stanisław Kokot, Marek Moczulski.

DRUK i SKŁADANIE: Agencja Reklamowo-Wydawnicza NAVIA s.c. Halina Cygnarowicz, Anna Tereszyńska, ul. Wojewódzka 24/3, 40-026 Katowice; tel.: 32 782 61 62, www.navia.pl. Koordynator projektu: Anna Tereszyńska.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania zmian tytułów i w tekstach.

# TAK DLA CISZY I CZYSTEGO POWIETRZA

**Nowoczesna kolej w Krakowie powinna przyciągnąć podróżnych, a dla mieszkańców podwawelskiego grodu stać się naturalnym wyborem środka transportu przynoszącym korzyści nie tylko wynikające z komfortu podróży, ale także z poprawy jakości powietrza w aglomeracji.**

Pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizują jedną z największych inwestycji w historii kolei krakowskiej. W stolicy Małopolski prowadzony jest kluczowy dla przewoźników regionalnych i dalekobieżnych projekt modernizacyjny pn.: „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”. Współfinansowany przez Unię Europejską za pomocą instrumentu „Łącząc Europę” (CEF – Connecting Europe Facility) projekt ma „europejską wartość dodaną”. Oprócz pozytywnych efektów dla państwa i regionów, oraz znaczących korzyści społecznych, prowadzi do poprawy połączeń transportowych między państwami członkowskimi UE.

W ramach projektu przebudowywana jest linia kolejowa na prawie 20-kilometrowym odcinku między Krakowem Głównym Towarowym a podkrakowskim Podłężem. Głównym efektem modernizacji ma być dobudowa dodatkowych torów, dedykowanych kolei aglomeracyjnej. Inwestycja jest bardzo skomplikowana pod względem inżynieryjnym. Przebudowywana linia biegnie w bezpośredniej bliskości zabudowań mieszkalnych. Najtrudniejsze prace toczą się w tym momencie w ścisłym centrum Krakowa. Między Krakowem Głównym a Krakowem Płaszowem dobudowywane są dwa dodatkowe tory. W tym celu projektanci musieli zastąpić pochodzący z XIX wieku nasyp kolejowy dwiema estakadami, które ciągną się na blisko kilometrowym odcinku. Pośrodku tych dwóch konstrukcji inżynieryjnych znajduje się zabytkowy wiadukt, przecinający ul. Grzegórzecką. Prace wymaga-

ją ciągłych negocjacji z konserwatorem zabytków. Również wiadukt jest dostosowywany do nowych warunków poprzez dwukrotne poszerzenie. Zmiany te dają możliwość „zmisszczenia” czterech torów z podziałem na 2 do ruchu dalekobieżnego i 2 do ruchu aglomeracyjnego.

Królewskie miasto zyskuje trzy nowe przeprawy przez Wisłę w postaci nowoczesnych konstrukcji mostowych, na których również „zmisszczą” się dodatkowe tory oraz część dla pieszych i rowerzystów. Konstrukcje na wiele lat zmienią panoramę centrum Krakowa. W ramach prac modernizacyjnych rozbudowany został również przystanek Kraków Zabłocie, a na estakadzie w centrum miasta pojawi się nowy przystanek Kraków Grzegórzki, który obsługiwać będzie pociągi aglomeracyjne. Dodatkowy tor budowany jest także na dalszym odcinku, między stacjami Kraków Płaszów a Kraków Bieżanów. Pozwoli to usprawnić obsługę pociągów i przyspieszy czas przejazdu przez centrum Krakowa. Kolejnym pozytywnym efektem modernizacji jest budowa nowego przystanku Kraków Złocień, z którego będą korzystać mieszkańcy kilkutyśięczonego osiedla, pozbawionego do tej pory dobrego połączenia drogowego z centrum miasta.

W efekcie tych działań podróżni z całej aglomeracji otrzymają nową, konkurencyjną wobec transportu samochodowego, gałąź komunikacji zbiorowej, a kolejarze reagują na współczesne trendy mówiąc:

tak dla czystego powietrza – transport szynowy stanowi ekologiczną alternatywę dla podróżujących samochodem,

tak dla ciszy w mieście – na całej modernizowanej linii zabudowany jest tor bezstykowy, maty antywibracyjne i tłumiki drgań.

Nowoczesna kolej powinna przyciągnąć i stać się dla mieszkańców naturalnym wyborem przynoszącym korzyści nie tylko wynikające z komfortu podróży po Krakowie, ale także z poprawy jakości powietrza w aglomeracji.

**Andrzej V-S.**



Kraków, 15 czerwca 2018, Fot. Marek Moczulski



Źródło: Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy

